@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
10/2019

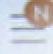
Warszawski Transport Publiczny

Zmieniamy się dla pasażerów








MetLife
BOSC

AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

WTP W PRAKTYCE

HISTORIA KOMUNIKACJI



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Łukasz Majchrzyk

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Drodzy Czytelnicy,

Warszawski Transport Publiczny to nie tylko autobusy, tramwaje i pociągi zabierające ludzi z przystanków. To także olbrzymie ilości informacji, których codziennie na stronie internetowej Warszawskiego Transportu Publicznego poszukują pasażerowie. Chcą sprawdzić rozkład jazdy, dowiedzieć się czegoś na temat taryfy biletowej, ulg, objazdów albo znaleźć najbliższy Punkt Obsługi Pasażerów.

Technologia budowy stron cały czas się rozwija i coś, co jeszcze kilka lat temu było standardem, dziś już nie daje pełnego komfortu użytkowania. Dlatego powstały nowe strony - dla wygody użytkowników treść została rozdzielona na część pasażerska i biznesową. Nowe witryny ułatwią pasażerom wyszukiwanie niezbędnych informacji. Są nowoczesne, przejrzyste i zawierają wiele przydatnych funkcjonalności.

Telefon stał się urządzeniem, za pomocą którego można dziś „zarządzać światem", ale nawet, jeśli ktoś nie ma takich ambicji, to za jego pomocą może kupić bilet Warszawskiego Transportu Publicznego lub wyrobić sobie kartę miejską.

W Warszawskim Transporcie Publicznym często można spotkać osoby niewidome lub niedowidzące, podróżujące z psami przewodnikami. Takie zwierzę cały czas pracuje, nawet wtedy, gdy leży na podłodze przy nogach swojego właściciela. Jak się wobec takich psów zachowywać? Czy można je głaskać? Czy można od nich wymagać noszenia kagańca?

Przypominamy także, nieco zapomnianą, historię warszawskiego metra, budowanego w latach 50. XX wieku. Już wtedy podziemna kolej miała dotrzeć na Pragę, są nawet tunele, które wtedy zbudowano. Jak wyglądały plany, czemu się nie udało i jak pozostałości niedoszłego metra wyglądają dzisiaj?

Zachęcamy do lektury

Zmiany na Białołęce. Autobusem szybciej do szkoły

Od poniedziałku, 21 października zmieniły się trasy autobusów, którymi uczniowie na Białołęce dojeżdżają do szkół. Na warszawskich ulicach znów można zobaczyć linię 332.

Nowe trasy zapewniają bezpośrednie połączenia i jeszcze lepszy dojazd do trzech białołęckich szkół – 112, 356 i 368. To efekt rozmów, jakie Zarząd Transportu Miejskiego prowadził z rodzicami uczniów, władzami i radnymi dzielnicy Białołęka.

Linia 304

Linia ta zapewnia bezpośrednie połączenie osiedla Derby ze Szkołą Podstawową nr 368 przy ul. Ostródzkiej i ul. M. Hemara oraz ze Szkołą Podstawową nr 356 przy ul. Głębockiej. Autobusy jeżdżą na trasie:

BRZEZINY – Białołęcka – M. Hemara – Ostródzka – L. Berensona – Skarbka z Gór – Jesiennych Liści – Głębocka – PODWÓJNA.

Rozkład jazdy linii 304 jest dopasowany do rozpoczęcia i zakończenia lekcji w szkołach.

Linia 314

Linia 314 na nowej trasie to realizacja wniosków o bezpośrednie połączenie Olesina, osiedla Regaty, ul. Mochtyńskiej i północnego odcinka ul. Ostródzkiej ze Szkołą Podstawową nr 368, a także z linią tramwajową na ul. Annopol. Nowa trasa prowadzi ulicami:

TARCHOMIN – ... – Daniszewska – Białołęcka – M. Hemara – Ostródzka – Mochtyńska – Kobiałka – OLESIN.
Bezpośrednie połączenie osiedla Derby z zachodnią Białołęką w przyszłości zapewni linia 152, na trasie przedłużonej przez ul. Cieślewskich po jej przebudowie.

Linia 332

Ponownie kursują autobusy linii 332. Zapewniają bezpośrednie połączenie z południowego odcinka ul. Ostródzkiej do Szkoły Podstawowej nr 368. Trasa linii 332:

JURANDA ZE SPYCHOWA-SZKOŁA – Danusi – Białołęcka (powrót: Juranda ze Spychowa) – Białołęcka – M. Hemara – Ostródzka – Współczesna – Starej Gruszy – Szumiących Traw – Jesiennych Liści (powrót: Głębocka – Toruńska – Ostródzka) – Głębocka – PODWÓJNA.

W wybranych kursach autobusy jeżdżą trasą skróconą:
JURANDA ZE SPYCHOWA-SZKOŁA – Danusi – Białołęcka (powrót: Juranda ze Spychowa) – Juranda ze Spychowa – Ostródzka – Współczesna – Starej Gruszy – Szumiących Traw – Jesiennych Liści (powrót: Głębocka – Toruńska – Ostródzka) – Głębocka – PODWÓJNA.

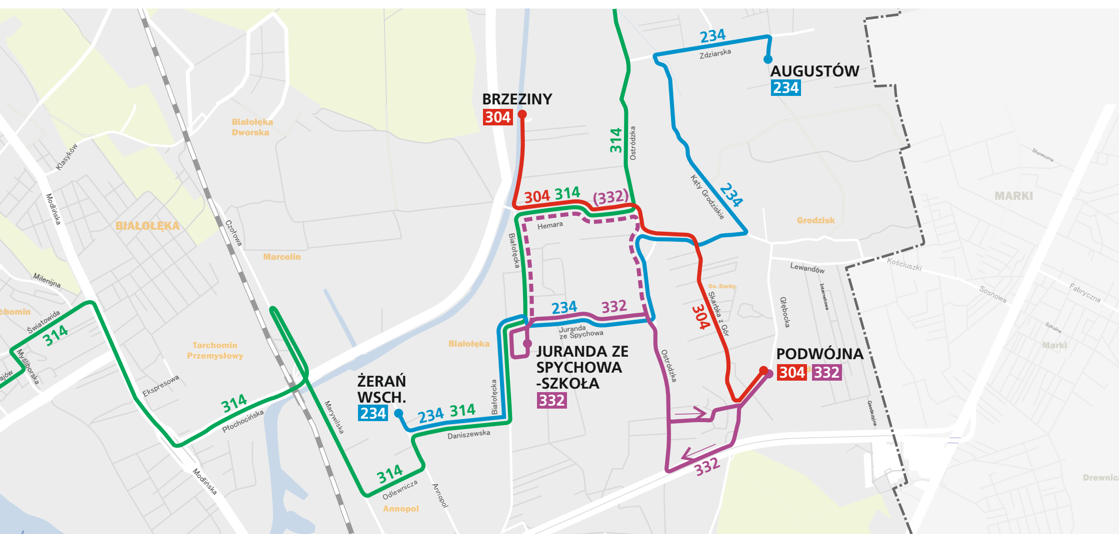
Rozkład jazdy linii 332 został dostosowany do godzin rozpoczęcia i zakończenia lekcji w Szkole Podstawowej nr 356 przy ul. Głębockiej, w Szkole Podstawowej nr 231 przy ul. Juranda ze Spychowa oraz Szkole Podstawowej nr 368 przy ul. M. Hemara.

Linia 234

Dzięki korekcie trasy tej linii poprawił się dojazd z Augustowa i osiedla Zielona Dolina do Szkoły Podstawowej nr 112 przy ul. Zaułek:

AUGUSTÓW – Chudoby – Zdziarska – Kąty Grodziskie – L. Berensona – Ostródzka – Juranda ze Spychowa – Białołęcka – Daniszewska – Annopol – ŻERAŃ WSCHODNI

Po zakończeniu przebudowy ulicy, autobusy linii 256 będą dojeżdżałydo pętli Zaułek-Szkoła przy Szkole Podstawowej nr 112 ulicą Głębocką.



Kolejne stacje metra coraz bliżej

Do tuneli podziemnej kolei na Woli wjechały już pierwsze pociągi testowe. To znak, że budowa tego odcinka jest na finiszu. Nie oznacza to jednak zakończenia prac przy rozbudowie II linii metra. Budowa dwóch kolejnych stacji jest już mocno zaawansowana.

Na styku Woli i Bemowa powstaje najkrótszy odcinek linii M2. Składa się on z dwóch i pół kilometra tuneli oraz stacji Ulrychów (C05) i Powstańców Śląskich (C04). Prace przy budowie korpusów obu podziemnych przystanków systematycznie postępują. Niedawno zakończył się jeden z etapów prac. Budowniczowie zmienili kolidujące z przyszłym przystankiem instalacje podziemne. Teraz ruch na ul. Górczewskiej, na wysokości urzędu dzielnicy Bemowo, odbywa się jezdnią północną.

Nieprzerwanie trwają również prace związane z głębieniem ścian szczelinowych.

Przypominamy, że warszawianki i warszawiacy mogą również uzyskać informacje dotyczące postępów na budowie, technologii prac oraz zmian w ruchu w punkcie informacyjnym. Placówka czynna jest w dni robocze od godz. 9.00 do 17.00. Punkt zlokalizowany jest nieopodal ul. Kossutha, po południowo-wschodniej stronie skrzyżowania ul. Powstańców Śląskich i Górczewskiej.

Wykonawcą inwestycji jest konsorcjum firm Gülermak Ağir Sanayi İnşaat ve Taahhüt A.Ş. (lider) i Astaldi S.p.A. Realizacja tego wartego 959 249 940,00 zł projektu potrwa do listopada 2021 roku.



Budżet obywatelski – nowe wiaty i mural

Zarząd Transportu Miejskiego, w ramach budżetu obywatelskiego 2020, ustawi pięć nowych wiat przystankowych na Pradze-Południe i w Ursusie, a na stacji metra Ursynów pojawi się mural z inż. Karwowskim i Maliniakiem. Planowany koszt realizacji projektów to prawie 344 tys. złotych. Łącznie oddano na nie ponad 4,5 tys. głosów.

Projekt, który otrzymał najwięcej (2 678 głosów) został zatytułowany: „**Dość moknięcia. Brakujące wiaty na przystankach autobusowych na Pradze-Południe**". W jego ramach zostaną ustawione cztery nowe zadaszenia na przystankach: ROZŁUCKA 02, SZPITAL GROCHOWSKI 02, ŁUKOWSKA 01 i PERKUNA 02. Jednocześnie przystanek przy Szpitalu Grochowskim zostanie przeniesiony z ul. Cyraneczki na ul. Grenadierów.

Drugi, pod względem liczby oddanych głosów (1 356 głosów) jest projekt „**Murale metra – pociąg do sztuki**". Na stacji Ursynów, na szybie windy zostanie namalowany mural z serialowymi bohaterami – inż. Karwowskim i Maliniakiem. To oni w latach 70. i 80. XX w. „budowali" warszawskie osiedla. Dodatkowo Andrzej Kopiczyński, wcielający się w rolę Karwowskiego, przez wiele lat mieszkał na Ursynowie.

Zdaniem autorów projektu pozwoli to na *podniesienie estetyki przestrzeni i wkomponowanie w nią sztuki wizualnej*.

Ostatni (506 oddanych głosów) z projektów to „**Zakup i montaż wiaty przystankowej na przystanku ZTM KONOTOPSKA 01 na linii autobusu 194**". Autorka uzasadniała swój pomysł: - *Brak wiaty przystankowej szczególnie w okresie jesienno-zimowym jest kłopotliwy dla coraz większej liczby osób korzystających z komunikacji publicznej*.

W ramach budżetu obywatelskiego mieszkańcy decydują na co zostanie wydana część budżetu miasta lub dzielnicy. Sami mieszkańcy przygotowują propozycje projektów, które – ich zdaniem – warto zrealizować. O tym, czy projekty zostaną wcielone w życie decydują w drodze głosowania mieszkańcy miasta. Projekty, które zyskają najwięcej głosów, są realizowane. Pierwsza edycja budżetu odbyła się w 2015 roku.

W tegorocznej edycji mieszkańcy mieli do wyboru 1 425 projektów, w tym 13 „komunikacyjnych". Od 6 do 23 września oddano ponad 100 tys. głosów. Mieszkańcy wybrali do realizacji łącznie 414 projektów – 29 ogólnomiejskich i 385 dzielnicowych. Kwota tej edycji budżetu obywatelskiego wynosi ponad 83 mln zł.

Więcej informacji na stronie:
www.twojbudzet.um.warszawa.pl

Nowe parkingi „Parkuj i jedź” w metropolii warszawskiej

Dzięki wsparciu unijnemu metropolitarny system parkingów przesiadkowych wzbogaci się o kolejnych 19 obiektów. W ten sposób wybudowanych zostanie ponad 1400 miejsc dla samochodów oraz 850 dla rowerów. W Warszawie nowy „Parkuj i jedź” powstanie przy stacji PKP Warszawa Jeziorki.



Parking P+R Warszawa Jeziorki został wybrany do dofinansowania w ramach instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego, uwzględnionym w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Mazowieckiego 2014-2020. Łącznie budowa 19 nowych parkingów przesiadkowych zostanie dofinansowana kwotą ponad 41 mln zł. Oprócz Warszawy nowe parkingi systemu „Parkuj i jedź” powstaną w Błoniu, Grodzisku Mazowieckim, Jabłonnie, Michałowicach, Milanówku, Piasecznie, Piastowie, Pruszkowie, Radzyminie, Sulejówku, Wieliszewie, Wołominie i Żyrardowie.

Przyznane wsparcie unijne jest kolejnym etapem rozwoju sieci tego typu parkingów. Dotychczas przeprowadzone zostały trzy nabory wniosków o dofinansowanie europejskie na budowę parkingów P+R, które przewidują realizację nowych lub przebudowę istniejących obiektów. W ten sposób powstanie ponad 6 200 miejsc parkingowych dla samochodów oraz blisko 2 900 miejsc dla rowerów. Łączne wsparcie unijne dla tych projektów ma wynieść blisko 134,2 miliona złotych. Parkingi zbudowane w ramach ZIT są m.in. w Nowym Dworze Mazowieckim, Zielonce, Michałowicach, Jaktorowie, Podkowie Leśnej, Ząbkach, Żyrardowie.

Samorządy zaangażowane w rozwój metropolii warszawskiej prowadzą działania służące poprawie warunków i jakości życia jej mieszkańców poprzez realizację projektów mających na celu m.in. zmniejszenie poziomu emisji zanieczyszczeń i uciążliwości transportu. Ważnym elementem realizacji tych założeń jest budowa systemu parkingów Parkuj i Jedź. Sieć parkingów służy w szczególności mieszkańcom gmin metropolii w codziennych dojazdach poprzez zachęcenie do podróżowania komunikacją zbiorową. Idea funkcjonowania parkingów przesiadkowych typu Parkuj i Jedź opiera się na umożliwieniu bezpłatnego parkowania samochodów dla posiadaczy biletu komunikacji miejskiej lub biletu lokalnego przewoźnika. Dla lepszej rozpoznawalności systemu, warszawski metropolitalny system parkingów „Parkuj i Jedź” zakłada jednolite oznakowanie.



W ramach ZIT gminy metropolii budują też drogi rowerowe ułatwiające dojazd do węzłów przesiadkowych np. stacji kolejowych, pętli autobusowych – sieć takich tras w aglomeracji będzie wynosić około 140 kilometrów. Projekty będą realizowane w Warszawie, ale także na terenie gmin: m.in.: Grodzisk Mazowiecki, Marki, Błonie, Izabelin oraz Piastów.

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne to inicjatywa, która pozwala na wyjście poza sztywne granice administracyjne jednostek samorządu terytorialnego, umożliwiając realizowanie przez m.st. Warszawę oraz 39 podwarszawskich gmin wspólnych przedsięwzięć finansowanych z funduszy UE w ramach perspektywy finansowej na lata 2014-2020. Ideą Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych jest współpraca samorządów na rzecz maksymalnego wykorzystania wspólnych atutów i rozwiązywania problemów, które dotyczą całego obszaru metropolitalnego. Projekty realizowane w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych nie mogą być oderwanymi od siebie, punktowymi inwestycjami, muszą być wzajemnie powiązane. ■

Wszystkich Świętych w komunikacji

Jak co roku Zarząd Transportu Miejskiego zadba o to, aby mieszkańcy Warszawy szybko i wygodnie dojechali do stołecznych nekropolii. Pierwsza linia cmentarna na trasę wyruszyła już w sobotę, 19 października.

Pierwszą uruchamianą linią cmentarną jest C40 z Młocin do bramy zachodniej Cmentarza Północnego. Autobusy linii C40 jeżdżą codziennie od soboty, 19 października do końca akcji „Znicz".

Od soboty przed dniem Wszystkich Świętych, 26 października, komunikacja specjalna zostanie wzmocniona. Ruszy linia tramwajowa C1, łączące rejon Cmentarza Bródnowskiego i Cmentarza Wolskiego. Na trasy wyjadą także autobusy linii: C09. W dalszym ciągu kursować będą autobusy linii C40.

To jedynie wstęp, bo najcięższa praca jest do wykonania 1 i 2 listopada, kiedy tradycyjnie na groby ruszają setki tysięcy warszawiaków i gości spoza stolicy. Na samych liniach cmentarnych, których w czasie Wszystkich Świętych oraz Zaduszek ZTM uruchomi 30 (z czego trzy tramwajowe), będzie kursowało 552 i 397 autobusów (odpowiednio 1 i 2 listopada) oraz po 32 składy tramwajowe dziennie. Znaczną część ruchu bierze też na siebie metro, które 1 listopada w okresie największego zainteresowania przejazdami będzie kursować co 2 minuty i 50 sekund na linii M1 i co 3 minuty na linii M2. ■



1 i 2 listopada na cmentarze będzie można dojechać:

Cmentarz Bródnowski

- ul. św. Wincentego: C11, C13, C20, C25, C27, C69, (160, 169, 500 do skrzyżowania ulicy Handlowej i Kołowej)
- ul. Odrowąża: C1, C4, C6, C76, 1, 3, 4, 25
- ul. Chodecka: C56, 112, 114, 126, 145, 156, 169, 240, 500

Cmentarz Północny

- Brama Główna (ul. Wóycickiego): C09, C13, C14, C42, C50, C56, C70, C84, C88, 181
- Brama Południowa (ul. Wólczyńska): C40, C50, 250, 409
- Brama Zachodnia (ul. Estrady): C40, C50, 110, 250, 409

Powązki - cm. Wojskowy (d. Komunalny)

- C11, C12, C14, C22, C51, C63, C80, C90, 180 (C70, 409 – do skrzyżowania ulicy Powązkowskiej i Z. Krasińskiego)

Cmentarz Powązkowski (Stare Powązki)

- C11, C22, C51, C63, C70, C80, C90, 180, 409,
- C1, 1, 22, 27 – do ul. Okopowej

Cmentarz Żydowski:
C1, 1, 22, 27

Cmentarz Ewangelicko-Augsburski i Ewangelicko-Reformowany:
20, 23, 24

Cmentarz Prawosławny:
C1, C6, 10, 13, 26, 27, 28, 105, 155, 167, 197

Cmentarz Wawrzyszewski:
C13, C14, C42, C88, 10, 33, 110, 116 (C70, C84, 114, 121, 203, 210, 250, 409, 712 – do skrzyżowania ulic Wólczyńskiej i J. Conrada)

Cmentarz Wolski: C1, C6, C12, C84, 10, 13, 26, 27, 28, 105, 194, 197, 255, 713, 716, 743

Palmiry: C81

Cmentarz Południowy (Antoninów):
C37, C47, 727 (w oznaczonych kursach), 737 (na liniach 727 i 737 obowiązują opłaty jak w I strefie biletowej)

Cmentarz Czerniakowski:
108, 131, 164, 172, 180, 185, 187, 189

Cmentarz przy ul. Wałbrzyskiej:
C17, 189, 193

Cmentarz Wilanowski:
C17, 116, 130, 131, 139, 163, 164, 180, 200, 251, 264, 519

Cmentarz w Powsinie:
139, 200, 251, 264, 710, 724, 742

Cmentarz w Pyrach:
C37, 209, 709, 715, 727, 737, 739

Cmentarz przy ul. Ryżowej:
129, 178, 187, 191, 517

Cmentarz przy ul. Fasolowej:
187, 189, 517

Cmentarz w Gołąbkach:
177, 194

Cmentarz na Tarchominie:
C07, 126, 133, 211

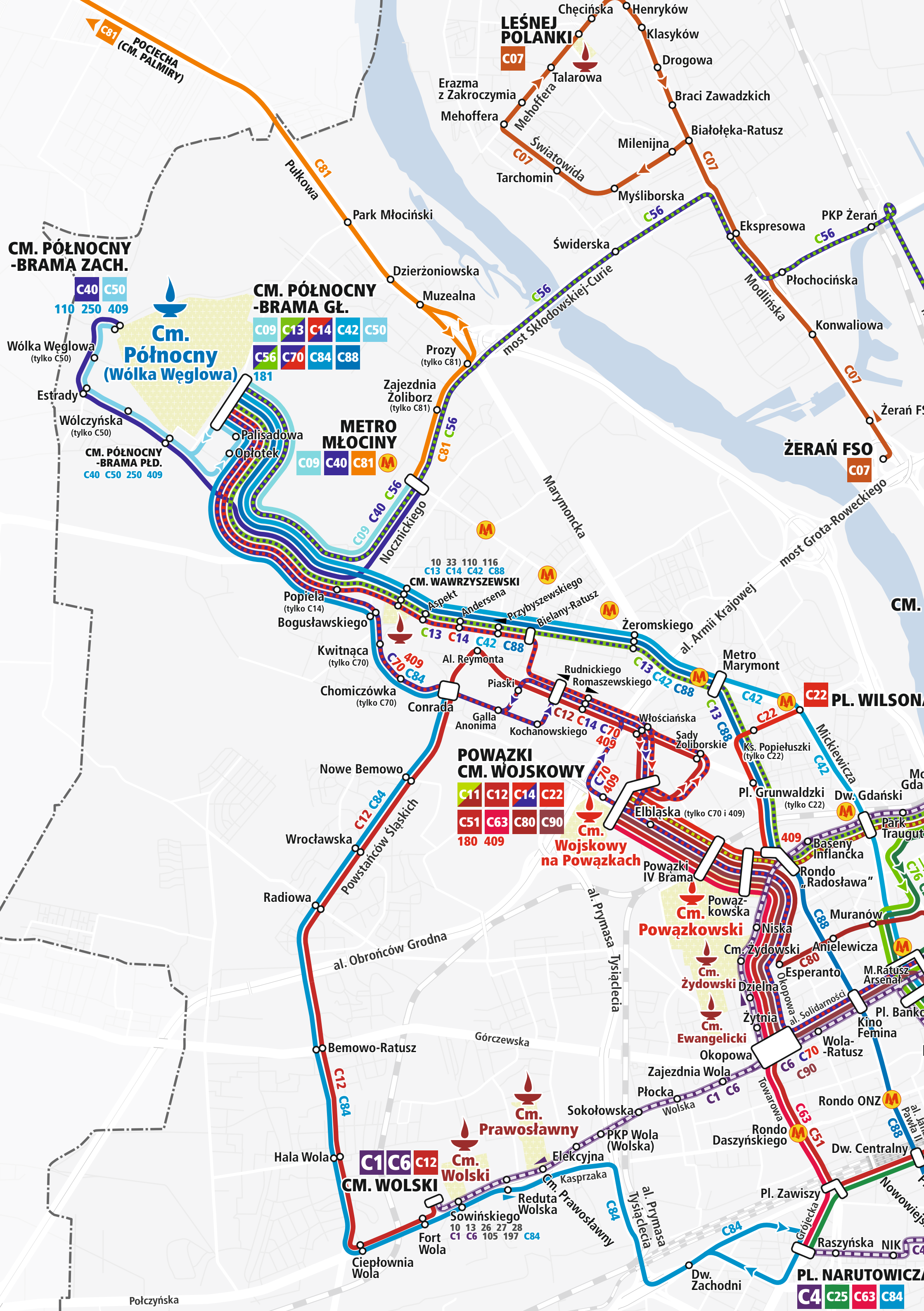
Cmentarz w Rembertowie:
115, 183, 514

Cmentarz w Marysinie Wawerskim:
115, 173

Cmentarz w Zerzniu:
142, 702

Cmentarz w Radości:
161, 213

Cmentarz w Aleksandrowie:
115, 142


C81
POCIECHA
(CM. PALMIRY)
LEŚNEJ
POLANKI
C07
Chęcińska
Henryków
Klasyków
Drogowa
Talarowa
Erazma
z Zakroczymia
Mehoffera
Mehoffera
Braci Zawadzkich
Białołęka-Ratusz
Milenijna
Światowida
C07
Tarchomin
Myśliborska
C07
Pułkowa
C81
Park Młociński
Świderska
C56
Ekspresowa
PKP Żerań
C56
Płochocińska
Modlińska
Konwaliowa
C07
Żerań FS
ŻERAŃ FSO
C07
CM. PÓŁNOCNY
-BRAMA ZACH.
C40
C50
110 250 409
Dzierżoniowska
Muzealna
C56
most Skłodowskiej-Curie
Cm.
Północny
(Wólka Węglowa)
CM. PÓŁNOCNY
-BRAMA GŁ.
C09
C13
C14
C42
C50
C56
C70
C84
C88
181
Wólka Węglowa
(tylko C50)
Prozy
(tylko C81)
Zajezdnia
Żoliborz
(tylko C81)
Estrady
Wólczyńska
(tylko C50)
Palisadowa
Opłotek
METRO
MŁOCINY
C09
C40
C81
CM. PÓŁNOCNY
-BRAMA PŁD.
C40 C50 250 409
C81 C56
C40 C56
C09
Nocznickiego
Marymoncka
most Grota-Roweckiego
10 33 110 116
C13 C14 C42 C88
CM. WAWRZYSZEWSKI
Popiela
(tylko C14)
Bogusławskiego
Aspekt
Andersena
Przybyszewskiego
Bielany-Ratusz
Żeromskiego
al. Armii Krajowej
CM.
C13 C14 C42 C88
Kwitnąca
(tylko C70)
C70 409
C84
Al. Reymonta
C13 C42 C88
Metro
Marymont
Chomiczówka
(tylko C70)
Conrada
Piaski
Rudnickiego
Romaszewskiego
C42
C22
PL. WILSONA
Galla
Anonima
Kochanowskiego
C12 C14 C70
409
Włościańska
Sady
Żoliborskie
C13 C88
C22
Ks. Popiełuszki
(tylko C22)
C42
Mickiewicza
Nowe Bemowo
POWĄZKI
CM. WOJSKOWY
C11
C12
C14
C22
C51
C63
C80
C90
180 409
C70
409
Cm.
Wojskowy
na Powązkach
Elbląska (tylko C70 i 409)
Pl. Grunwaldzki
(tylko C22)
Dw. Gdański
Park
Traugutta
C12 C84
Powstańców Śląskich
Wrocławska
409
Baseny
Inflancka
Powązki
IV Brama
Rondo
„Radosława"
Radiowa
Cm.
Powązkowski
Powąz-
kowska
Niska
C88
Muranów
C76
al. Obrońców Grodna
al. Prymasa Tysiąclecia
Cm. Żydowski
Anielewicza
C80
Cm.
Żydowski
Esperanto
M.Ratusz
Arsenał
Dzielna
Okopowa
al. Solidarności
Żytnia
Pl. Bank
Kino
Femina
Cm.
Ewangelicki
Wola-
-Ratusz
Bemowo-Ratusz
Górczewska
Okopowa
C70
C6
C90
Zajezdnia Wola
C12 C84
Płocka
Wolska
C1 C6
Towarowa
Cm.
Prawosławny
Sokołowska
Rondo ONZ
C63
C51
Rondo
Daszyńskiego
C88
al. Jana Pawła II
PKP Wola
(Wolska)
Dw. Centralny
Hala Wola
C1
C6
C12
CM. WOLSKI
Cm.
Wolski
Elekcyjna
Kasprzaka
Cm. Prawosławny
C84
Reduta
Wolska
al. Prymasa Tysiąclecia
Sowińskiego
10 13 26 27 28
C1 C6 105 197 C84
Pl. Zawiszy
Nowowiejska
Fort
Wola
Grójecka
C84
Raszyńska
NIK
Ciepłownia
Wola
Dw.
Zachodni
PL. NARUTOWICZA
C4
C25
C63
C84
Połczyńska

Przebiegi tras linii cmentarnych

Linia	Trasa	Linia	Trasa
C1	CM. WOLSKI >> ANNOPOL	C42	KRÓLEWSKA >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
C4	PL. NARUTOWICZA >> ŻERAŃ WSCH.	C50	CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> BR. PŁD. >> BR. ZACH.
C6	CM. WOLSKI >> ŻERAŃ WSCH.		
C07	ŻERAŃ FSO >> LEŚNEJ POLANKI	C51	WIATRACZNA >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C09	METRO MŁOCINY >> CM. PÓŁNOCNY BRAMA GŁ.	C56	CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> BRÓDNO-PODGRODZIE
C11	ŚW. WINCENTEGO >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)	C63	PL. NARUTOWICZA >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C12	CM. WOLSKI >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)	C69	WIATRACZNA >> ŚW. WINCENTEGO
C13	CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> ŚW. WINCENTEGO	C70	DW. WSCHODNI (Kijowska) >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
C14	CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)	C76	KRÓLEWSKA >> ODROWĄŻA
C20	DW. WSCHODNI (Kijowska) >> ŚW. WINCENTEGO	C80	PL. TRZECH KRZYŻY >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C22	PL. WILSONA >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)	C81	METRO MŁOCINY >> POCIECHA (CM. PALMIRY)
C25	PL. NARUTOWICZA >> ŚW. WINCENTEGO	C84	PL. NARUTOWICZA >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
C27	KRÓLEWSKA >> ŚW. WINCENTEGO	C88	WIATRACZNA >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
C40	METRO MŁOCINY >> CM. PÓŁNOCNY BR. ZACH.	C90	KRÓLEWSKA >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)



MAPA NIE ZAWIERA PRZEBIEGU TRAS LINII C17, C37, C47.
SZCZEGÓŁY PRZEBIEGU TRAS NA ODWROCIE.

ZAZNACZONO WYBRANE PRZYSTANKI NA LINIACH TRAMWAJOWYCH. TRAMWAJE ZATRZYMUJĄ SIĘ NA WSZYSTKICH PRZYSTANKACH NA TRASIE.

Legenda:

Odcienie kolorów linii oznaczają*:



linie obsługujące Cm. Bródnowski



linie obsługujące Cm. Północny



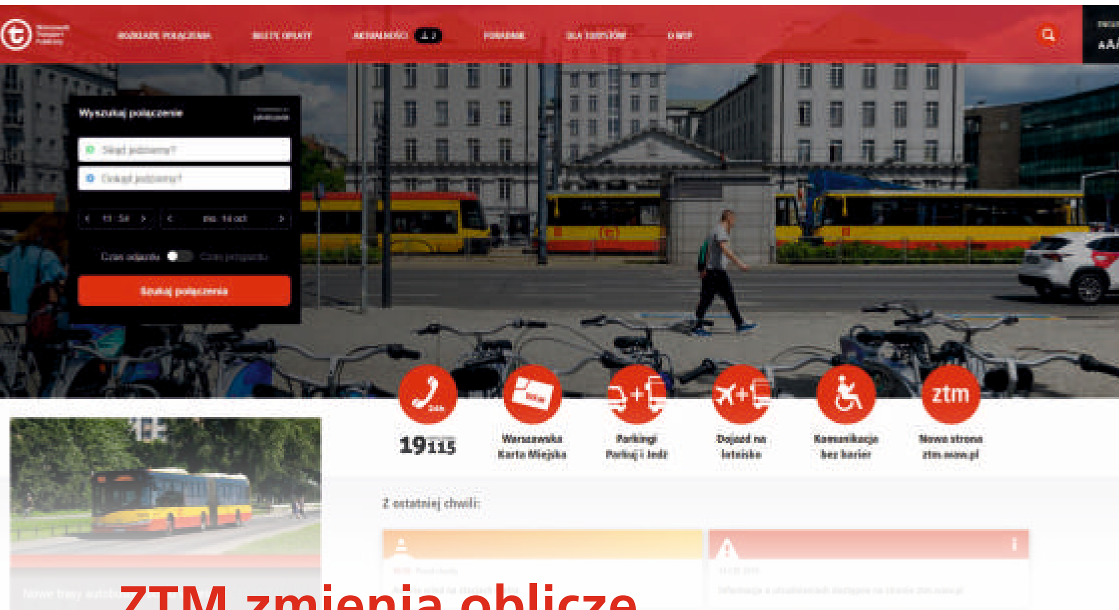
linie obsługujące Cm. Powązkowskie



linie międzycmentarne

* nie dotyczy linii C1, C4, C6, C07 i C81

ŻERAŃ WSCH. C4 C6
Faradaya
Odlewnicza
Inowłodzka
ANNOPOL C1
Toruńska
Kondratowicza
Poborzańska
Bazyliańska
Rembielińska
Bartnicza
Julianowska
Budowlana 1 3 4 25 C1 C4 C6
Pożarowa
BRÓDNO -PODGRODZIE C56
Łojewska
Szpital Bródnowski
Chodecka 112 114 126 145 156 169 240 500 C56
Cm. Bródnowski
CM. BRÓDNOWSKI (ŚW. WINCENTEGO) C11 C13 C20 C25 C27 C69
BRÓDNOWSKI (ODROWĄŻA) C76
DKS Targówek 160 169 500 527
Staniewicka
Rondo Żaba
Namysłowska
Rondo Starzyńskiego
Wybrzeże Helskie
M. Targówek Mieszk.
Bródnowska
Harnasie
Inżynierska
most Gdański C1 C11 C13 C27 C76
DW. WSCHODNI (KIJOWSKA) C20 C70
Dw. Wileński
most Śląsko-Dąbrowski
Park Praski
Pl. Krasińskich C80
Kijowska
Stare Miasto Pl. Zamkowy
Zachęta
Uniwersytet
KRÓLEWSKA C27 C42 C76 C90
Ordynacka
Foksal
Centrum
Muzeum Narodowe
Al. Jerozolimskie
PL. TRZECH KRZYŻY C80
Hoża
Pl. Konstytucji
Pl. Zbawiciela
Metro Politechnika
Pl. Na Rozdrożu
Marszałkowska
Trasa Łazienkowska C88
most Łazienkowski
al. Stanów Zjednoczonych C88
Saska
most Poniatowskiego C25 C51
Rondo Waszyngtona
al. Waszyngtona C51
al. Zieleniecka C25
Grochowska C69
Praga-Płd.-Ratusz
WIATRACZNA C51 C69 C88
Os. Majdańska
Przyczółek Grochowski
do cmentarzy:
REMBERTÓW: 183
MARYSIN: 173
ALEKSANDRÓW: 142
ZERZEŃ: 142 702
STARA MIŁOSNA: 704 720 722 730
Toruńska
Wysockiego
Annopol
Jagiellońska
Odrowąża
Targowa



ZTM zmienia oblicze

Pożegnaliśmy starą stronę internetową. Dwie nowe witryny mają ułatwić pasażerom wyszukiwanie niezbędnych informacji. Są nowoczesne, przejrzyste i zawierają wiele przydatnych funkcjonalności. Zapraszamy do korzystania z nich.

Dla korzystających z naszej strony internetowej podstawową zmianą jest utworzenie dwóch witryn, zamiast dotychczas funkcjonującej jednej. Pod adresem **www.wtp.waw.pl** są wszystkie informacje przydatne dla pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego: informacje o rozkładach, trasach, zmianach w komunikacji, wyszukiwarka połączeń. Na stronie **www.ztm.waw.pl** będą się pojawiać wiadomości biznesowe, m.in. komunikaty o postępowaniach przetargowych, inwestycjach prowadzonych przez Zarząd Transportu Miejskiego, dane o sprzedaży biletów albo też o akcjach promujących komunikację miejską. Dzięki takiemu podziałowi osoby szukające informacji o komunikacji miejskiej w stolicy będą mogły łatwiej znaleźć potrzebne treści.

Drugim założeniem, wokół którego zbudowany został sposób korzystania ze stron była jak najmniejsza liczba kroków niezbędnych do wykonania w celu dotarcia do informacji. Jeśli jakiś materiał pojawia się w wielu artykułach, to zawsze pochodzi z jednego źródła. Dzięki temu użytkownik może mieć pewność, że wyświetlają mu się aktualne informacje.

Jak zatem wyglądają nowe strony w praktyce? Co pojawiło się na nich nowego i jakie, przydatne informacje mogą znaleźć pasażerowie? Strona www.wtp.waw.pl ma dostarczyć jak najwięcej praktycznych wskazówek, dotyczących podróżowania Warszawskim Transportem Publicznym. Strona główna ma być jak najbardziej przejrzysta i poświęcona zmianom w komunikacji. To podstawowy zestaw informacyjny, który powinien dostać pasażer, szukający wiadomości o tym, co się teraz dzieje na ulicach Warszawy i jak kursuje WTP.



Przy samym rozkładzie, w prawym menu bocznym, można znaleźć informację o aktualnych utrudnieniach, występujących na trasie. Pozwala to pasażerom zawczasu zorientować się, jak może przebiegać podróż i, ewentualnie, zmienić planowany środek transportu. Taką samą informację można uzyskać nawet w odniesieniu do pojedynczego, konkretnego przystanku, przy którym zatrzymuje się pojazd, jeśli właśnie tam występują utrudnienia.

Jeśli pasażer jest słabo zorientowany w układzie komunikacyjnym Warszawy i aglomeracji, czeka na niego ułatwienie. Wybranie linii, a następnie kliknięcie w konkretny przystanek na rozkładzie pozwoli uzyskać podpowiedź, jakie jeszcze autobusy lub tramwaje odjeżdżają z tego właśnie „słupka".

Na głównej stronie pojawił się planer podróży – został umieszczony na pierwszym planie, żeby ułatwić wyszukiwanie połączeń. Dostawcą rozwiązania jest serwis jakdojade.pl, jeden z liderów na tym rynku, z którego rozwiązań korzysta wielu podróżnych. Umożliwia łatwe przechodzenie między oboma serwisami - łatwiej jest wracać na naszą stronę po wejściu przez widget. Współpraca zakłada także, że jeśli jakieś funkcjonalności pojawią się w serwisie, to będą dostępne także na naszej stronie internetowej.

Planowaniu podróży służą oczywiście rozkłady jazdy i tutaj także oferujemy nowe, ulepszone rozwiązania. Uproszczony został sposób prezentacji tras – każdy przystanek na trasie to „koralik" z nazwą i numerem przystanku. To rozwiązanie, które zwiększa czytelność tras i umożliwia pasażerowi zorientowanie się, że na niektórych liniach autobusowych występują kursy w różnych wariantach trasy – wtedy obok podstawowego rzędu koralików pojawiają się nowe nazwy przystanków, pokazujące, którym fragmencie trasa różni się od podstawowej. Taki sposób prezentacji działa już w autobusach oraz tramwajach i sprawdza się bardzo dobrze.





W mapach dokonaliśmy rewolucji. Odeszliśmy od prezentacji statycznej (w formie plików graficznych) układu komunikacyjnego na rzecz rozwiązań opartych na systemie GIS, które są interaktywne, bardziej intuicyjne, czytelne i umożliwiają pasażerom wyszukiwanie pożądanych informacji.

Można tam znaleźć prezentację linii aglomeracji warszawskiej oraz zaznaczone Punkty Obsługi Pasażerów i biletomaty stacjonarne. Co więcej, zanim pasażer się do POP-u wybierze, może sprawdzić informację, jakie usługi są dostępne w danym punkcie.

Co ciekawe, nowością w porównaniu do rysowanej wersji mapy jest integracja nowego schematu z rozkładami jazdy i wyszukiwarką połączeń. Wystarczy kliknąć w dany przystanek i wybrać, co się chce sprawdzić. Istnieje też możliwość wyświetlania jedynie wybranych linii, co pozwala ograniczyć przeglądane informacje i w łatwy sposób sprawdzić np. gdzie się przesiąść.

Ulepszony został sposób prezentacji taryfy biletowej – każdy bilet z oferty zawiera opis, dla kogo jest przeznaczony, w jakich środkach transportu obowiązuje, czy wchodzi w ramy oferty „Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD", a nawet jak wygląda graficznie.

Dodatkowo, w odrębnej zakładce, podpowiadamy gdzie można kupić bilety ważne w Warszawskim Transporcie Publicznym. A jeśli ktoś się spieszy i nie chce (nie może) kupić biletu w aplikacji mobilnej, to na stronie www.wtp.waw.pl znajdzie mapę stacjonarnych punktów sprzedaży biletów.

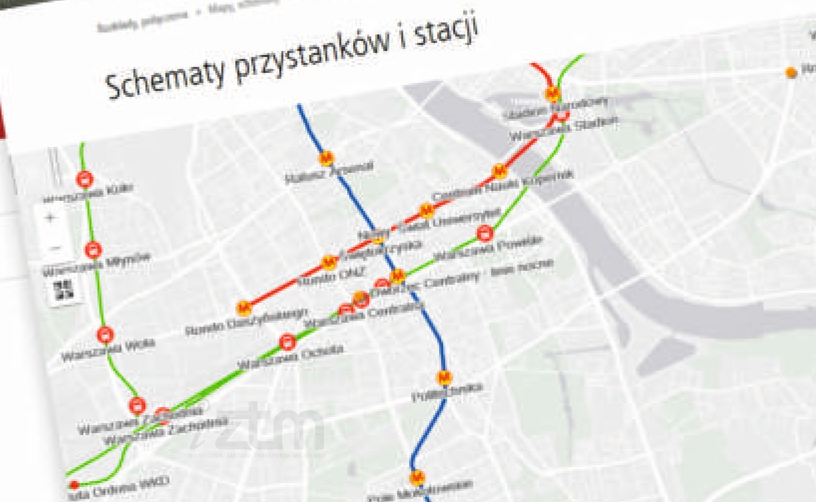
To nie koniec zmian, bo uprościliśmy również wyszukiwanie uprawnień do tańszych bądź darmowych przejazdów. Wykaz ulg zawiera filtry, dzięki którym łatwo można dopasować do siebie stosowne uprawnienie.

Wiele uwagi poświęcamy turystom, którzy chcą szybko, sprawnie i wygodnie dotrzeć Warszawskim Transportem Publicznym w różne punkty Warszawy, a nie wiedzą, jak funkcjonuje komunikacja miejska w stolicy. Dlatego na nowej stronie internetowej znajdą specjalnie dla nich przygotowaną zakładkę, zawierającą najważniejsze, wyodrębnione informacje, które mogą im się przydać podczas podróżowania po mieście.

Turystom przyda się też na pewno zakładka dotycząca Warszawskich Linii Turystycznych. Będzie widoczna przez cały rok po to, żeby osoby planujące z dużym wyprzedzeniem letni urlop, mogły trafić na niezbędne informacje.







Masz telefon? Masz bilet!

Smartfon to dziś nie tylko urządzenie do dzwonienia, robienia zdjęć, przeglądania internetu czy efektowny gadżet. To także często narzędzie pracy albo łącznik ze światem, dzięki któremu można załatwić wiele spraw. Coraz częściej można go wykorzystywać w komunikacji miejskiej.

Sprawdzenie rozkładu jazdy w telefonie czy skorzystanie z planera podróży to już niemal chleb powszedni. Na interaktywnej mapie można sprawdzić przebieg linii autobusowych czy tramwajowych, co ułatwi zaplanowanie przesiadek. Można też znaleźć Punkty Obsługi Pasażerów czy punkty sprzedaży biletów. Można, ale nawet, jeśli chcemy kupić bilet, a mamy przy sobie smartfon, to nie musimy się ruszać z miejsca. Wystarczy, że na urządzeniu zostanie zainstalowana odpowiednia aplikacja.

Sprzedaż biletów za pośrednictwem urządzeń mobilnych cieszy się coraz większą popularnością. W pierwszych trzech kwartałach tego roku wartość sprzedanych biletów wyniosła aż 31 311 290,80 złotych.

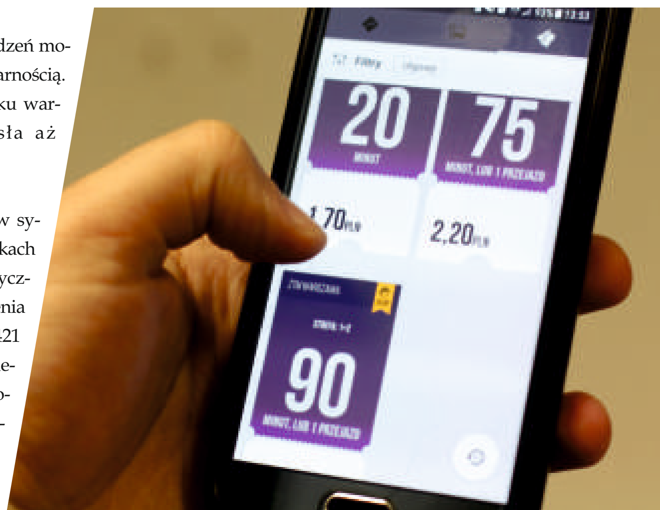
Znaczenie tego kanału dystrybucji biletów systematycznie wzrasta. Widać to po wynikach za pierwsze trzy kwartały 2019 roku. Od stycznia do marca pasażerowie przez urządzenia mobilne kupili bilety za łączną kwotę 9 421 750,20 złotych, w ciągu kolejnych trzech miesięcy jeszcze więcej bo za 10 793 842,90 złotych. Trzeci kwartał przyniósł jeszcze bardziej optymistyczne dane dotyczące sprzedaży biletów przez aplikacje mobilne – wartość wyniosła 11 095 697,70 złotych.

Niezmiennie największą popularnością cieszą się bilety 20-minutowe. W pierwszych trzech kwartałach 2019 roku pasażerowie kupili ich (normalnych i ulgowych) aż 5 498 889 sztuk – w samym trzecim kwartale sprzedaż wyniosła 1 924 028 sztuk. W porównaniu do okresu styczeń – marzec to wzrost o 233 504 sztuki. Łączna wartość takich biletów sprzedanych w trzech kwartałach wyniosła 16 088 147,20 złotego.

Pasażerowie chętnie kupowali również bilety jednorazowe przesiadkowe 75-minutowe. W ciągu dziewięciu miesięcy 2019 roku kupili ich 2 953 892. Łącznie ich wartość wyniosła 11 364 381,60 złotych.

Dane za pierwsze trzy kwartały są obiecujące, bo w sumie za pośrednictwem aplikacji mobilnych sprzedane zostały bilety o wartości 31 311 290,80 złotych. W całym 2018 roku wartość sprzedaży w tym kanale dystrybucji wyniosła ponad 29,4 mln złotych. Pasażerowie mogą nabywać bilety za pośrednictwem aplikacji: SkyCash, jakdojade.pl, mPay, moBilet, Mint Mobile oraz zbiletem.pl.

Pasażerowie Bilety przez komórkę mogą kupować już od 11 lat – już w 2008 roku podpisana została pierwsza umowa. Trzy lata później dołączyli kolejni operatorzy.





Obecnie obowiązuje tzw. system otwarty zawierania umów. Co to w praktyce oznacza? Każda firma, po spełnieniu określonych warunków i po pozytywnym przejściu testów, może przystąpić do współpracy z ZTM w zakresie sprzedaży biletu za pośrednictwem telefonów komórkowych. Podczas testów sprawdzana jest sama aplikacja, sposób składania zamówień, jak też raportowania do ZTM wyników sprzedaży. Operatorzy płacą z góry za bilety, które w ZTM kupują za pośrednictwem magazynu wirtualnego i dalej odsprzedają je klientom.

W ofercie znajdują się: bilety krótkookresowe, jednorazowe przesiadkowe oraz czasowe 20-minutowe. Warto pamiętać, że bilet kupiony przez telefon komórkowy jest ważny od razu, od momentu zakupu tj.: jeśli pasażer kupi bilet 20-minutowy, to jest on ważny dokładnie przez 20 minut od momentu zakupu. Podobnie wygląda sytuacja z biletami jednorazowymi. Bilety dobowy oraz trzydniowy zachowują swoją ważność odpowiednio przez 24 lub 72 godziny od momentu zakupu. Przez komórkę można kupić także bilety weekendowe. Warto pamiętać, że te ostatnie są wyłączone ze sprzedaży w niektóre dni tygodnia – można je nabywać dopiero od piątku.

Zrób selfie, wyrób kartę

Możliwość nabywania biletów za pośrednictwem urządzeń mobilnych to nie jedyne ułatwienie, wprowadzone przez Zarząd Transportu Miejskiego. Warszawską Kartę Miejską można od niedawna wyrobić w kilka minut. Fotografię, potrzebną do karty, można zrobić telefonem w Punkcie Obsługi Pasażerów ZTM.

Zarząd Transportu Miejskiego wprowadził usługę wyrobienia Warszawskiej Karty Miejskiej w POP-ie bez konieczności dostarczania fotografii w formie papierowej. Wystarczy przyjść do jednego z punktów, zrobić sobie selfie lub skorzystać ze zdjęcia zapisanego w telefonie.

Podczas wizyty w POP-ie kartę można wyrobić bardzo prosto – trzeba jedynie wejść na stronę **https://foto.wtp.waw.pl** lub zeskanować kod QR dostępny w okienku kasowym. Następnie wybrać zdjęcie z galerii w telefonie, zapoznać się z klauzulą informacyjną, wyrazić zgodę na przetwarzanie danych osobowych w postaci zdjęcia i wysłać. Na ekranie telefonu pojawi się jednorazowy indywidualny kod, który należy podać pracownikowi POP-u. Chwila moment i Warszawska Karta Miejska będzie gotowa.

Warto jednak pamiętać, żeby nie wysyłać selfie „z wieczoru panieńskiego koleżanki sprzed dwóch lat”, ale zdjęcie zrobione w ciągu ostatnich szczęściu miesięcy, na jednolitym jasnym tle. Fotografia twarzy

powinna być wyraźna, w ujęciu od czubka głowy do linii ramion. Ważne, by nie robić zdjęcia z nakryciem głowy, okularami z ciemnymi szkłami na nosie i włosami zasłaniającymi twarz. Trzeba też pamiętać o zabraniu do POP-u dokumentu potwierdzającego tożsamość.

Zdjęcie zostaje usunięte z systemu po wydaniu karty. Warszawska Karta Miejska jest nośnikiem biletów Warszawskiego Transportu Publicznego. W przypadku osób, które mieszkają i rozliczają podatki w Warszawie oraz dopełnią określonych formalności, może także stać się Kartą Warszawiaka lub Kartą Młodego Warszawiaka. Wówczas uprawnia do korzystania ze zniżek na Warszawski Transport Publiczny, a także m.in. bilety do kin, teatrów i ośrodków sportowych. Szczegółowe informacje o zasadach wyrabiania Warszawskiej Karty Miejskiej są dostępne na stronie www.wtp.waw.pl, a pełną listę instytucji honorujących kartę można znaleźć pod adresem **karta.um.warszawa.pl/katalog.**

Warszawską Kartę Miejską można wyrobić przez internet. Wystarczy wejść na stronę **https://personalizacja.ztm.waw.pl** i złożyć wniosek on-line. W takim przypadku maksymalny czas oczekiwania na kartę wynosi cztery dni (karta jest do odbioru w POP-ie). Drugi sposób to wizyta w Punkcie Obsługi Pasażerów.

Co jednak w sytuacji, gdy chcemy kupić bilet przez komórkę lub wybrać się do POP-u, a bateria w urządzeniu zaraz się rozładuje? Wtedy najlepiej wypatrywać autobusu, którego właścicielem są Miejskie Zakłady Autobusowe. Jest duża szansa, że w takim pojeździe znajdzie się ładowarka USB. Wyposażanie taboru w takie udogodnienia trwa od lutego 2018 roku.

Na początku urządzenia do ładowania sprzętu elektronicznego znalazły się w autobusach z zajezdni Ostrobramska, a obecnie we flocie przewoźnika znajduje się już ponad 400 takich pojazdów.

Pies bez kagańca w WTP?

Tak, to możliwe – z takiego przywileju korzystają psy przewodnicy osób niewidomych i słabowidzących. I mimo tego, nie należy się ich bać. Dziś rozmawiamy o tym, jak pasażerowie Warszawskiego Transportu Publicznego powinni zachowywać się w obecności psiego przewodnika, tak aby mógł należycie wykonywać swoje zadania. O psach przewodnikach opowiadają Ewa Kotowska, prezes Koła Polskiego Związku Niewidomych Warszawa Prawobrzeżna oraz Krzysztof Stefaniak-Sujewicz, członek Koła PZN Warszawa Prawobrzeżna.

Coraz więcej osób niewidomych korzysta z psów przewodników. To wielkie ułatwienie w komunikacji miejskiej?

Krzysztof Stefaniak-Sujewicz: Nie tylko osoby niewidome, ale też słabowidzące mogą korzystać z pomocy psa przewodnika. Zgodnie z przepisami odpowiednich ustaw mogą one podróżować środkami transportu kolejowego, lotniczego, wodnego oraz innymi środkami komunikacji publicznej. Nie może być sytuacji, że ktoś zaneguje wejście osoby niewidomej do tramwaju, a motorniczy lub kierowca zażąda wyjścia. Podobnie jest w innych miejscach użyteczności publicznej. Ustawa określająca poruszanie się z psem przewodnikiem jest tak skonstruowana, że to, co nie jest tam zabronione, jest dozwolone. Wyproszenie osoby z psem asystującym jest wykroczeniem.

Ewa Kotowska: Teraz głównie korzysta się z labradorów, czarnych albo golden retrieverów. To bardzo przyjazne psy. Takie zwierzę musi mieć założone juki, a na nich tabliczkę, że pies pracuje i prośbę, żeby nie głaskać. Ludzie to czytają lub nie. Posiadanie psa przewodnika wiąże się z dużą odpowiedzialnością również dla osoby, która go prowadzi. Nie jest prawdą, że pies przewodnik prowadzi niewidomego. On wykonuje komendy i prowadzi w kierunku, wskazanym przez niewidomego gestami albo komendami głosowymi. Bardzo ważne jest, żeby widząc niewidomego z pieskiem, nie podchodzić do zwierzęcia, nie głaskać, nie dekoncentrować. On musi zwracać uwagę na otoczenie, na zagrożenia dla właściciela i dla siebie. Szkolenie trwa około ośmiu miesięcy. Tyle czasu trzeba, żeby zsynchronizować człowieka i zwierzę.



Niektórzy mogą być zdziwieni, że psy przewodnicy nie noszą kagańców? W komunikacji miejskiej często jest tłok i może się zdarzyć, że ktoś nastąpi zwierzęciu na łapę. Co, jeśli pies nie ma kagańca?

E.K.: Te psy są zwolnione z obowiązku zakładania im kagańca. Czemu nie wolno ich dotykać? Kiedy piesek wchodzi do autobusu, to właściciel czasami mówi: „szukaj miejsca”. Zwierzę potrafi wtedy nosem spychać kogoś, kto siedzi. Ludzie reagują różnie: albo się boją, albo zachwycają się „jaki ładny piesek”. Bać się nikt nie musi, bo taki piesek nie ugryzie. Nie poprosi, żeby zejść, ale wypycha nosem. Tak został nauczony.

K.S.-S.: Brak kagańca jest ważny jeszcze z jednego powodu. Kiedy osoba niewidoma coś upuści, to pies to podniesie i poda.

Jakie miejsca w komunikacji miejskiej powinny zajmować osoby niewidome z psem asystującym?

E.K.: Najlepiej zajmować miejsce siedzące z brzegu tak, żeby pies mógł bezpiecznie leżeć i nikt nie deptał mu po łapach lub ogonie. Te psy są duże, a jeszcze

niektórzy właściciele je rozpieszczają, więc taki pupilek potrafi zająć solidny kawałek podłogi. Jechałam kiedyś metrem ze znajomym, który jest całkowicie niewidomy. Jego pies był tak dobrze odżywiony, że ludzie go przeskakiwali, a mimo tego on nawet nie warknął.

Pies przewodnik może się nauczyć na pamięć układu stacji metra, po której jego właściciel często się porusza?

E.K.: Mam znajomego, który jest niewidomy całkowicie i ma psa przewodnika. Kiedy szliśmy razem i Dean pracował, to reagował na wszystkie komendy, sygnały dźwiękowe na przejściu dla pieszych. Kiedy znajomy wybrał się w okresie Wszystkich Świętych na Cmentarz na Wólce i szukał grobu, to pies mu bardzo pomógł. To chyba świadczy o tym, jak bardzo dobrze wyszkolone są te psy.

Mówimy: nie głaskać, nie karmić, nie dotykać. W jaki sposób to psa rozprasza?

K.S.-S.: Psy to pieszczochy. Kiedy niewidomy stoi z psem na przejściu dla pieszych, na którym nie ma nawet świateł, zwierzę musi się rozejrzeć: lewo, prawo, lewo. Pies jest skupiony, dla niego jest to wysiłek. Jeśli nagle ktoś podejdzie i zacznie go zabawiać, to dekoncentruje psa i skupienie znika. Pies jest w pracy. Każdy z nas potrzebuje ciszy i spokoju. Chodzi też o to, żeby zachować granicę: mój opiekun – obcy, bo pies to też obrońca.

Jak powinni reagować rodzice, których dzieci chcą pogłaskać psa, pracującego z niewidomym?

E.K.: Mam koleżankę, która całkowicie nie widzi. Opowiadała mi, że gdy szła na plażę, a pies cały czas był z nią w pracy, to bardzo często był zaczepiany przez grupki dzieci. Zanim dotarły apele, żeby go nie głaskać, a rodzice zorientowali się, co się dzieje, to pies był już głaskany. Co było robić?

K.S.-S.: Czasami ludzie nie wiedzą, jak się prawidłowo zachować wobec niewidomego. Chcą pomóc, podbiegają, łapią pod pachę i prowadzą w nieznanym dla niego kierunku. Chcą dobrze, ale jeśli mamy intencję pomocy, to należy najpierw zapytać, czy ktoś



jej potrzebuje? Zapytać, na jaki autobus ktoś czeka, powiedzieć jaki numer linii widać na wyświetlaczu, zaproponować podprowadzenie do drzwi. Dla niewidomego każdy krok w nieznanym kierunku to „krok w przepaść".

Jeśli niewidomy czeka z psem i podpowiemy mu, jaki autobus podjeżdża, to lepiej pomagać dalej i podprowadzić do wejścia czy pozwolić pracować zwierzęciu?

K.S.-S.: Pies zaprowadzi właściciela do wejścia. Wydaje mi się, że pies nawet jest w stanie zasygnalizować, że trzeba wejść po schodkach. Oprócz procesu uczenia zwierzęcia, jest jeszcze kilkumiesięczny proces uczenia kompatybilności duetu.

Wiemy już, że pracującego psa nie należy zaczepiać, ale jeśli w komunikacji miejskiej panuje tłok, to czy za wszelką cenę powinniśmy się od niego odsuwać i na jaką odległość?

K.S.-S.: A w jakiej odległości powinniśmy od siebie przechodzić, żeby nie powodować stresu? Nie ma ścisłej granicy, ale myślę, że dobrze byłoby mu zostawić pół metra przestrzeni. Pies cały czas obserwuje otoczenie, więc powinien mieć zapewnione pole widzenia. Ograniczenie go powoduje u zwierzęcia stres. ■



Warszawski
Transport
Publiczny

Codziennie rano

WSTAJEMY Z TOBĄ

 www.wtp.waw.pl

19 WARSZAWA 115

fot: Adrian Szczerba, Koło Miłośników Metra

Zapomniane metro na Targówku

Pierwszy pociąg metra z pasażerami dojechał na Targówek 15 września 2019 roku. Niewiele osób jednak wie, że historia metra w tej części Warszawy ma już prawie 70 lat. Znajdują się tutaj jedne z nielicznych pozostałości budowy metra z lat pięćdziesiątych.

W 1925 roku podjęto pierwszą uchwałę o budowie kolei podziemnej w Warszawie. Niestety, kryzys gospodarczy na początku lat 30. XX wieku przerwał prowadzone prace związane z przygotowaniem inwestycji. Do planowania metra powrócono w 1938 roku, kiedy to prezydent Stefan Starzyński powołał Biuro Studiów Kolei Podziemnej. Prace trwały do września 1939 roku i zostały przerwane przez wybuch II wojny światowej.

Kolejny rozdział historii metra w Warszawie rozpoczął się w 1945 roku, kiedy to Biuro Odbudowy Stolicy opracowało koncepcję budowy dwóch linii Szybkiej Kolei Miejskiej: ze Służewca na Młociny oraz z Woli do Wawra.

W tym celu 11 lutego 1948 roku utworzono Biuro Projektów Szybkiej Kolei Miejskiej pod kierownictwem inż. Mieczysława Krajewskiego, które rozpoczęło opracowanie projektu metra płytkiego, przebiegającego maksymalnie kilkanaście metrów pod ziemią. Założono łączną długość sieci 64 km, z czego tylko 26 km poprowadzone miało być w tunelu. Reszta trasy miała biec w wykopie.

Jednak 14 grudnia 1950 roku, ze względów politycznych i strategicznych, rząd PRL podjął decyzję o budowie w Warszawie metra głębokiego, o średnim zagłębieniu 35-40 metrów pod powierzchnią gruntu. Biuro Projektów Szybkiej Kolei Miejskiej przekształcono w Metroprojekt, który w trybie pilnym opracował „Projekt wstępny linii I etapu budowy metra w Warszawie". Plan ten pierwotnie miał zostać zrealizowany w ciągu kilku lat. Zaplanowano budowę dwóch odcinków o łącznej długości 11 kilometrów: z Placu Unii Lubelskiej do Placu Komuny Paryskiej (dzisiejszy Plac T.W. Wilsona) oraz odgałęzienie od stacji Próżna (okolice dzisiejszej stacji Świętokrzyska) do Dworca Wileńskiego z przejściem tunelem pod Wisłą, wraz z jednotorowym odcinkiem do planowanej stacji postojowej na Targówku.

Względy militarne, a także prawdopodobnie naciski ze strony Związku Radzieckiego, spowodowały rozpoczęcie budowy w pierwszej kolejności drugiego z wymienionych odcinków – w razie wojny i zbombardowania warszawskich mostów możliwy miał być przejazd pomiędzy dwoma brze-



fot: Adrian Szczerba, Koło Miłośników Metra

gami Wisły wagonów kolejowych według skrajni radzieckiej. Same stacje miały pełnić rolę schronów przeciwatomowych.

Prace w terenie rozpoczęto w połowie 1951 roku od wytyczenia szybu w pobliżu Ogrodu Saskiego, a rok później szyby budowano w piętnastu miejscach po obydwu stronach Wisły, wzdłuż planowanego odcinka. Szyby miały być przeznaczone głównie do opuszczania i podnoszenia tzw. tarczy – czyli zespołu urządzeń służących do drążenia tuneli metodą górniczą. Zaplanowano dla nich też funkcję wentylacyjną. W międzyczasie zbudowano biurowiec przy rogu Marszałkowskiej i Wilczej, trzy bazy materiałowo-sprzętowe oraz hotele dla załóg.

W styczniu 1953 roku rozpoczęto budowę pierwszego odcinka tunelu w pobliżu planowanej zajezdni na Targówku, który miał zostać wykonany metodą odkrywkową. Rozpoczęto również montaż wspomnianej tarczy drążącej, która w założeniu miała wykonać pierwszy fragment tunelu w kierunku Wisły. Rozpisano i rozstrzygnięto także konkursy na projekty przyszłych stacji. Prace nabierały tempa, mimo problemów z zalewaniem wykopów przez okoliczne wody gruntowe. Wydawać się mogło, że w ciągu kilku lat odbudowywana ze zniszczeń wojennych stolica Polski będzie miała swój pierwszy fragment podziemnej kolei.

Niestety, 24 października 1953 roku Prezydium Rządu podjęło decyzję o wstrzymaniu prac na pewien czas. Jako oficjalną przyczynę podano trudne warunki geologiczne, jednak głównym powodem był brak możliwości dalszego finansowania tej kosztownej inwestycji przez państwo. Roboty kontynuowano tylko na tzw. odcinku doświadczalnym. W 1957 roku podjęto decyzję o całkowitym zakończeniu inwestycji.

fot: Adrian Szczerba, Koło Miłośników Metra


Ostatnie prace miały jeszcze miejsce w roku 1958. W tym czasie wybudowano dwa tunele: południowy o długości 30 metrów (w całości wybudowany metodą odkrywkową) oraz północny o długości 1270 metrów (z czego odcinek 250 metrów wybudowany metodą odkrywkową, pozostały odcinek został wydrążony tarczą), które rozpoczynały się w pobliżu ul. Mieszka I. Wybudowano również komorę rozjazdową na końcu północnego tunelu, która znajduje się na wysokości wiaduktu kolejowego wzdłuż ulicy Radzymińskiej. Jej kubatura wyniosła prawie 7000 m^3.

Z relacji osób, które pracowały przy budowie odcinka doświadczalnego, dowiadujemy się, że w trakcie robót panowały bardzo ciężkie warunki – większość prac wykonywano ręcznie, brakowało materiałów, narzędzi i maszyn. Ze względu na pochylenie drążonego tunelu, które dochodziło do 35 promili, występowały problemy z osuwaniem się tunelu i zalewaniem przodka tarczy przez wody gruntowe. Aby temu zapobiec, zainstalowano pompy, które nieustannie usuwały nadmiar wody. Ponadto do tuneli wtłaczano powietrze pod wysokim ciśnieniem, które tamowało napływ wody. Praca w takich warunkach niekorzystnie odbijała się jednak na zdrowiu osób pracujących na budowie.

Po definitywnym zakończeniu jakichkolwiek prac wszystkie wyrobiska zabezpieczono, zalewając je wodą, co miało pomóc w ponownym ich wykorzystaniu po przyszłym wznowieniu robót. Szyby zamknięto prefabrykowanym stropem betonowym około 2,5 metra poniżej powierzchni terenu. Z powodu cenzury o budowie metra w latach 50. nie można było mówić ani pisać. Nie powrócono więcej do koncepcji metra głębokiego. Po kilkudziesięciu latach dalszego planowania, w 1983 roku rozpoczęto pierwsze prace przy budowie obecnej pierwszej linii metra, budowanej już jako metro płytkie.

Czy wykonana praca poszła na marne? Wykorzystano jedynie odcinki tuneli położone najbliżej powierzchni gruntu, w pobliżu ul. Mieszka I – od 1960 r. do przełomu XX i XXI wieku były one wykorzystywane przez Centralne Piwnice Win Importowanych. W pobliżu dobudowano rozlewnię i kilka innych budynków. Obecnie tunele są obiektem zamkniętym i powoli popadają w ruinę. Do katalogu pozostałości należy też doliczyć pozostałości 17 szybów, wybudowanych na potrzeby porzuconego później projektu.



Jak pisze w wydanej niedawno książce „Sto lat warszawskiego metra. Od pomysłu do realizacji" Jakub Jastrzębski, inż. Alfred Zajączkowski, w latach 80. zastępca dyrektora Generalnej Dyrekcji Budowy Metra twierdził, że gdyby na odcinek doświadczalny wybrano fragment planowanej trasy w Śródmieściu, to udałoby się później go wykorzystać. Podawał też przykład Budapesztu, gdzie w 1954 roku również wstrzymano budowę metra, a kiedy

wznowiono prace, to zbudowane w latach 50. elementy infrastruktury zostały wykorzystane i służą dziś pasażerom metra.

Koło Miłośników Metra dwukrotnie zwiedzało pozostałości budowy metra głębokiego znajdujące się w pobliżu ul. Mieszka I – ostatni raz w 2018 roku. Z dokonanych wtedy obserwacji wynika, że oba tunele, pomimo upływu czasu, znajdują się w dobrym stanie. Niestety, możliwe jest przejście tylko pierwszych kilkudziesięciu metrów – dalej znajduje się woda gruntowa, która zalewa najniższe, końcowe fragmenty. Ponadto oba tunele zakończone są tzw. tamą górniczą, która i tak uniemożliwiałaby dalszą eksplorację obiektu. Zachowały się również pomieszczenia techniczne z czasów budowy metra, a nawet pamiątka z czasów przechowywania win w tunelu, w postaci ogromnej beczki.

Nasuwa się pytanie, czy jest możliwe wykorzystanie powstałych w latach pięćdziesiątych obiektów? Na pewno nie w celach transportowych – obecna druga linia metra przebiega kilkaset metrów na północ od zalanego tunelu, a komora rozjazdowa na jego końcu jest położona ponad dwukrotnie głębiej, niż znajduje się peron dzisiejszej stacji metra Szwedzka. Aby adaptować powstałe wtedy obiekty do innych celów, należałoby wypompować wodę i prawdopodobnie uszczelnić tunel, co pociągnęłoby za sobą niemałe koszty. ■

tekst: Adrian Szczerba, Koło Miłośników Metra

Korzystaliśmy także z książki Jakuba Jastrzębskiego „Sto lat warszawskiego metra. Od pomysłu do realizacji", Warszawa 2019




7


zakochaj się
w Warszawie